

# La tardía incorporación de Madrid a la movilidad ciclista



Figura 1: Tramos sacados a concurso en el año 2008 del Plan de Movilidad Ciclista de Madrid.

A comienzos de mayo 2008 aún no está aprobado definitivamente el Plan Director de Movilidad Ciclista, redactado hace más de un año (enero 2007). Sin embargo se ha sacado a concurso la redacción de los proyectos de construcción de ocho tramos del Plan que sumarán un total de 56 km de carril bici, que equivalen a un 20% del cómputo del Plan que asciende a 274 km.

La ciudad ya cuenta con un Anillo Ciclista –prematuramente inaugurado para las últimas elecciones municipales– de 60 km. Sin embargo, lo periférico de su trazado –cercano a la M-40 en muchos tramos– y la ausencia de conexiones radiales y transversales al interior de la ciudad lo convierten en la práctica en una dotación deportiva de fin de semana, más que en un elemento que asegure la movilidad alternativa cotidiana.

Los ocho tramos sacados ahora sí empezarán a cumplir esta función. Tres de ellos materializarán –a excepción del tramo Cibeles-Atocha incluido en el polémico proyecto de reforma del Paseo del Prado– el gran eje Norte-Sur, Paseo de la Castellana-Méndez Álvaro; al parecer tanto hacia el norte como el sur se alcanzará el Anillo Ciclista. Además se plantean tres ejes transversales E-O, aunque sólo uno de ellos se prolonga más allá de la M-30 hacia el oeste (desde la Gran Vía de Hortaleza hasta el barrio del Pilar). Un séptimo tramo establecerá un carril bici en la parte meridional del eje Arturo

Soria-Hermanos García Noblejas (2,5 km al sur de la calle Alcalá). Por fin el último tramo comunicará el ensanche de Vallecas (PAU) con el Anillo Ciclista.

El principal problema de este conjunto de proyectos es que el Ayuntamiento ha evitado dar fechas sobre el plazo de ejecución de las obras. Sorprende que si se fue capaz de realizar más de 40 km de túneles e invertir miles de millones de euros en el soterramiento de la M-30 en sólo 3 años, se plantee un plazo mínimo de 12 años para la ejecución de este modesto plan cuyo coste será una pequeña fracción del de aquél.

Madrid es ya la única ciudad española que no ha acometido el tema de la movilidad alternativa y no contaminante, después de las iniciativas que durante la última década han puesto en pie importantes redes ciclistas en Barcelona, Valencia, Sevilla, San Sebastián, Vitoria y otras ciudades (por no hablar de las experiencias holandesas, alemanas o nórdicas, incluso de la reciente de París).

Por ejemplo, Barcelona cuenta ya con 128 km de carriles bici que se elevarán a 158 km antes de finales de 2008; la bicicleta se ha incorporado visiblemente al paisaje urbano y el éxito de programas como el “bicing” (préstamo de bicicletas públicas que se pueden recoger y entregar en 286 estaciones, 400 a finales de junio de 2008) ha sido fulgurante (130.000 usuarios cotidianos).

Madrid, una de las ciudades más contaminadas del Estado, debe incorporarse con rapidez a estas iniciativas. El período de esta legislatura sería el procedente para contar con una red ciclista básica que abarcará no menos del 70% del Plan inicial, 192 km en vez de los 56 km previstos.

Además de obligadas medidas complementarias como aparcamientos específicos, sistemas de préstamo ciudadano, extensión de los horarios para viajar en Metro y cercanías con bicis, etc.

R. L. de Lucio